

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Helmut Wilhelm (Amberg), Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/4206 –

Grenzüberschreitender Verkehr zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik

Fünf Jahre sind seit der Grenzöffnung zur Tschechischen Republik vergangen. Eine Folge des Zusammenwachsens von Lebens- und Wirtschaftsräumen war eine erhebliche Steigerung des Verkehrsaufkommens, das aus ökologischen und ökonomischen Gründen dringend einer Steuerung bedarf. Dies kam auch in zahlreichen parteiübergreifenden Stellungnahmen immer wieder zum Ausdruck.

Vorbemerkung

Im Zusammenhang mit den Grenzöffnungen seit 1990 war und ist es u. a. Aufgabe der Verkehrspolitik, die Voraussetzungen für einen möglichst reibungslosen Personen- und Güterverkehr zu schaffen. Dazu ist eine enge Koordinierung zwischen den für Grenzschutz, Zoll, Straßenbau und Eisenbahnen zuständigen Stellen beider Staaten notwendig. Eine zentrale Rolle nimmt die seit Februar 1990 auf Regierungsebene eingesetzte Verhandlungskommission ein (die Delegationsleitung auf deutscher Seite liegt bei dem für Grenzöffnungen zuständigen Bundesministerium des Innern unter Beteiligung u. a. der Freistaaten Bayern und Sachsen).

Bei den bisherigen Verhandlungen konnte die Öffnung von 17 zusätzlichen Grenzübergängen erreicht werden (siehe nachfolgende Übersicht).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. April 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Bemühungen um die Öffnung weiterer Grenzübergänge werden fortgesetzt. Die tschechische Seite hat jedoch nicht allen deutschen Öffnungswünschen zugestimmt. Auch auf deutscher Seite lassen sich weitere geplante Grenzöffnungen – zumeist aus nichtverkehrlichen Gründen – nicht immer termingerecht verwirklichen. Zunehmend gibt es – entgegen dem Drängen nach Grenzöffnungen in den Jahren 1990/91 – Widerstände auf örtlicher Ebene, weil unerwünschte ökonomische und ökologische Auswirkungen aus der Schaffung neuer Grenzübergänge befürchtet werden. Daher sind bei den Verhandlungen insbesondere auch regionale Auswirkungen neuer Grenzübergänge abzuwägen.

Zusammengefaßt ergibt sich folgende Übersicht der Grenzübergänge (nach Verkehrszweigen gegliedert) – Stand: März 1996 –.

Art der Grenzübergänge	Anzahl	davon nach 1990 geöffnet
Straßenübergänge insgesamt	27	14
davon		
– nur Personenverkehr	13	9
– nur Personen- und örtlicher Güterverkehr	6	5
– Personen- und Güterverkehr	8	
Schienenübergänge insgesamt	10	3
davon		
– nur Personenverkehr	2	2
– nur Güterverkehr	1*)	
– Personen- und Güterverkehr	7	1
Wasserstraßenübergang	1	

*) Selb-Asch (Betrieb eingestellt).

Eine Unterscheidung in Straßenbauprojekte, die ausschließlich dem Güterverkehr oder dem Personenverkehr gewidmet sind, gibt es nicht. Die Fragen 2 und 6 werden deshalb zusammen beantwortet.

Die in den Antworten zu den Fragen 2 und 4 genannten Verkehrsprojekte kommen auch dem Personenverkehr zugute.

1. Wie hat sich das Güterverkehrsaufkommen in Tonnen zwischen 1988 und 1996 jährlich im straßennahen Güterverkehr und im Schienenverkehr entwickelt?

Das grenzüberschreitende Güterverkehrsaufkommen Deutschland – Tschechische Republik – Slowakische Republik*) hat sich seit 1988 wie folgt entwickelt:

– Straßengüterverkehr:

Jahr	Güteraufkommen – in 1 000 t –
1988	2 457
1989	2 720
1990	3 395
1991	7 808
1992	12 326
1993	12 117
1994	14 451
1995	liegt noch nicht vor

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

– Schienengüterverkehr:

Jahr	Güteraufkommen – in 1 000 t –
1988	4 983
1989	5 345
1990	5 177
1991	liegt nicht vor
1992	liegt nicht vor
1993	8 861
1994	9 209
1995	10 123

Quelle: Statistisches Bundesamt.

*) Getrennte Erfassung wurde erst 1994 eingeführt.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit für das gesamte Gebiet der ehemaligen Tschechoslowakei.

2. Welche Verkehrsprojekte, die dem Güterverkehr auf der Straße zugute kommen, sind seit 1990 fertiggestellt bzw. begonnen worden?
(Bitte aufschlüsseln nach Projekten und Investitionsvolumen.)

6. Welche Straßenverkehrsprojekte, die den Personenverkehr betreffen, sind seit 1990 fertiggestellt bzw. begonnen worden?
(Bitte aufschlüsseln nach Projekten und Investitionsvolumen.)

Es werden nachfolgend nur die grenznahen Maßnahmen im Freistaat Bayern aufgeführt, die östlich der Bundesautobahnen A 93 und A 3 liegen, obwohl auch umfangreiche Baumaßnahmen außerhalb dieses Bereichs, wie z. B. an der A 6 westlich Pfreimd oder B 20 südlich der Anschlußstelle Straubing, dem grenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem Freistaat Bayern und der Tschechischen Republik ebenfalls zugute kommen.

Straßen-Nr.	Maßnahmenbezeichnung	Investitionsvolumen Mio. DM	Verkehrsfreigabe bzw. voraussichtlich
Freistaat Bayern			
A 6	Umgehung Waidhaus/ Autobahngrenzübergang D/CR	125,0	1997
B 303	Ortsumgehung Schirnding	42,6	1995
B 14	Ausbau westlich Waidhaus	0,7	1991
B 14	Verlängerung der Standspur östlich Waidhaus	0,5	1991
B 16	Neubau Bernhardswald–Nittenau	83,0	1998/99
B 299	Ausbau Waldsassen-Bundesgrenze	3,1	1991/94
B 85	Ausbau Neubäu–Altenkreith	7,5	1991
B 20	Cham–Furth im Wald Oberbauverstärkung	3,6	1995
B 20	Verlegung Steinach-Stallwang	59,4	1992
B 85	Roding–Cham Oberbauverstärkung	1,3	1995
B 85	Ortsumgehung Ruderting	20,0	1998
B 11	Verlegung in Deggendorf	131,3	1996
B 11	Ortsumgehung Regen	50,8	1998/99
B 12	Ortsumgehung Philippsreut	7,0	1994
B 12	Ortsumgehung Kumreut	28,9	1996
Freistaat Sachsen			
B 92	Ortsdurchfahrt Adorf	1,4	1996
B 174	Neubau Ortsumgehung Zschopau-Gornau	111,0	1996
B 170	Neubau Ortsumgehung Dipoldiswalde	10,4	1996
B 172	Ausbau Bad Schandau-Schmilka	4,9	1996
B 172	Ausbaumaßnahmen bei Königstein	5,6	1996
B 172	Ausbau Königsteiner Berg (Festung)	4,2	1996

3. Welche Projekte, die dem schienengebundenen Güterverkehr zugute kommen, sind seit 1990 fertiggestellt bzw. begonnen worden? (Bitte ebenfalls aufschlüsseln nach Projekten und Investitionsvolumen.)

Die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken zur Tschechischen Republik weisen Kapazitätsreserven auf, so daß Investitionsmaßnahmen zur Kapazitätserhöhung auf deutscher Seite derzeit nicht erforderlich sind. Im Rahmen des EU-Förderprogramms für angrenzende mittel- und osteuropäische Staaten PHARE-CBC wird der Bahnhof Cheb (Eger) erneuert. Hierdurch wird eine Verbesserung und Beschleunigung der Grenzabfertigung erwartet. Außerdem wurde die vorhandene Grenzstrecke Johanngeorgenstadt–Potucký (Breitenbach) ab 1. Juli 1991 für den Güterverkehr geöffnet.

4. Welche Verkehrsprojekte, die dem Güterverkehr sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene zugute kommen, sind geplant? (Bitte aufschlüsseln nach Projekten, Investitionsvolumen, Stand der Planung, Dringlichkeitsstufe, voraussichtlicher Termin der Realisierung.)

Im Bereich der Bundesfernstraßen sind folgende Projekte gelant:

Straßen-Nr.	Bezeichnung des Projekts	Investitions-volumen Mio. DM	Dring-lichk.-stufe	aktueller Stand
Freistaat Bayern				
A 6	Neubau Pfreimd–Waidhaus	410,0	VB	abschnittsweise unterschiedlich: teils Plafe in Vorbereitung, teils VE in Arbeit
B 303	Neubau A 93–Schirnding	20,0	VB	ROV in Vorbereitung
B 299	Ortsumgehung Mitterteich	20,0	VB	Plafe läuft
B 299	Ortsumgehung Waldsassen	30,0	VB	ROV abgeschlossen
B 16	Verlegung Nittenau-Roding	44,9	VB	VE im Genehmigungs-verfahren
B 85	zweibahniger Ausbau Schwandorf (A 93)–Cham (B 20) mit Ortsumgehungen Neubäu und Altenkreith	239,0	VB	abschnittsweise Realisierung; VE im 1. Teilabschnitt in Arbeit
B 20	Ortsumgehung Furth im Wald	70,0	VB	Plafe läuft
B 20	Verlegung Cham–Rißmannsdorf	33,0	VB	ROV abgeschlossen
B 11	Verlegung Deggendorf–Grafling	14,0	VB	VE in Arbeit
B 11	Ortsumgehung Ruhmannsfelden	15,0	VB	ROV in Vorbereitung
B 11	Verlegung bei Bay. Eisenstein	12,0	VB	VU in Arbeit
B 85	Verlegung bei Neukirchen v. Wald	33,9	VB	VE im Genehmigungs-verfahren
B 85	Verlegung bei Sittenberg	6,1	VB	VU in Arbeit
B 533	Verlegung bei Hengersberg	25,9	VB	VE in Arbeit
B 533	Verlegung bei Auerbach	14,0	VB	Grundsatzdiskussion noch nicht abgeschlossen

Straßen-Nr.	Bezeichnung des Projekts	Investitions-volumen Mio. DM	Dring-lichk.-stufe	aktueller Stand
Freistaat Sachsen				
A 17 (E 55)	Neubau Dresden (A 4)— Bgr. D/CR (—Prag)	1 350,0	VB	VU abgeschlossen; 1) Abschnitt A 17, Dresden (A 4)—Pirna LB abgeschlossen; VE in Arbeit 2) Abschnitt A 17, Pirna—Bgr. D/CR LB-Verfahren läuft
B 92	Ortsumgehung Oelsnitz	32,0	VB	LB abgeschlossen; VE in Arbeit
B 92	Ortsumgehung Rebertsreuth	5,0	VB	VU in Arbeit
B 92	Ortsumgehung Bad Brambach	24,8	VB	Nach dem derzeitigen Stand der Planung wird die Bauwürdigkeit auf- grund der hohen Kosten in Frage gestellt
B 92	Verlegung im Grenzbe- reich Schönberg	4,6		Plafe läuft
B 174	Strecke Chemnitz—Gornau	39,0	VB	VU in Arbeit
B 174	Ortsumgehung Marienberg	35,0	VB	VU in Arbeit
B 170	Umbau bei Altenberg im Grenzbereich	15,0		VE in Arbeit
B 178	Neubau zwischen A 4 und Bundesgrenze	200,0	VB	VU in Arbeit

Verwendete Abkürzungen:

VU = Voruntersuchung

LB = Linienbestimmung

VE = Vorentwurf

Plafe = Planfeststellungsverfahren

VB = Vordringlicher Bedarf

(gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen)

ROV = Raumordnungsverfahren.

Mit den in der Antwort zu Frage 8 genannten Maßnahmen streben die Bundesrepublik Deutschland, die Tschechische Republik und die Republik Österreich die Verbesserung des grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonen- und -güterverkehrs an. Die aufeinander abgestimmten Maßnahmen der Schieneninfrastruktur sollen insbesondere in qualitativer und kapazitiver Hinsicht

sowohl dem Personen- wie auch dem Güterverkehr zugute kommen. Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

5. Welche anderen (z. B. gesetzlichen) Maßnahmen wurden bezüglich einer Liberalisierung des Güternah- und -fernverkehrs in Kraft gesetzt bzw. sind in Planung?

Die Ausgestaltung des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs mit der Tschechischen Republik entspricht den international üblichen Regelungen und weist keine Besonderheiten auf.

Mit Blick auf die zunehmende wirtschaftliche Zusammenarbeit der beiden Staaten und angesichts des wachsenden Warenaustauschs hat das Bundesministerium für Verkehr in den letzten Jahren die Zahl der bilateralen Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr regelmäßig an die Entwicklung angepaßt. Dabei konnte vom Bundesministerium für Verkehr erreicht werden, daß der Einsatz umweltverträglicher und besonders verkehrssicherer Lkw erheblich verstärkt wurde.

Zur Zeit laufen mit der Tschechischen Republik Verhandlungen über ein neues Straßenverkehrsabkommen, mit dem eine neue Grundlage für einen Güterverkehr auf der Straße geschaffen wird, der den guten bilateralen Beziehungen gerecht wird.

7. Welche Projekte zugunsten des schienengebundenen Personenverkehrs sind seit 1990 fertiggestellt bzw. begonnen worden?
(Bitte aufschlüsseln nach Projekten und Investitionsvolumen.)

Am 2. Juni 1991 wurde der seit Kriegsende geschlossene Eisenbahn-Grenzübergang Bayerisch Eisenstein für den Reiseverkehr wieder geöffnet. Die Investitionen im Bahnhof Bayerisch Eisenstein und auf der Zulaufstrecke Zwiesel–Bayerisch Eisenstein betrugen rd. 10 Mio. DM. Darüber hinaus wurden die vorhandenen Grenzstrecken Ebersbach–Rumburk, Bärenstein–Vejprty (Weipert) und Johannegeorgenstadt–Potucký für den Reisezugverkehr geöffnet.

8. Welche Projekte zugunsten des Straßen- und Schienenpersonenverkehrs sind geplant?
(Bitte aufschlüsseln nach Projekten, Investitionsvolumen, Stand der Planung, Dringlichkeitsstufe, voraussichtlicher Termin der Realisierung.)

Zwischen Deutschland, Tschechien und Österreich soll die Eisenbahnmagistrale Berlin–Dresden–Prag–Wien sowie zwischen Deutschland und Tschechien die Strecke Nürnberg–Marktredwitz–Pilsen–Prag ausgebaut und modernisiert werden. Hierüber haben die drei Staaten am 7. Juni 1995 Vertragsvereinbarungen geschlossen. Darin ist u. a. die Ausrüstung der Strecken für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik zur Erhöhung der Geschwindigkeit und Kürzung der Fahrzeit vorgesehen. Über entsprechende Maßnahmen einschließlich des Einsatzes von

„Neitech“-Zügen haben die Deutsche Bahn AG und die Tschechische Bahn CD am 1. März 1996 eine Vereinbarung unterzeichnet.

Über die Bereitstellung von Investitionsmitteln und die Planung der Umsetzung der einzelnen Infrastrukturen wird im Rahmen der Arbeiten zum Fünfjahresplan für den Ausbau des Schienenwegenetzes des Bundes 1998 bis 2002 und im Gespräch mit den Bahnen zu entscheiden sein.

Bezüglich der geplanten Straßenbauprojekte wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

9. Wie werden die folgenden Möglichkeiten zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens bewertet:
 - Errichtung bzw. Ausbau einer „Rollenden Landstraße“ Bayern–Tschechien bzw. Sachsen–Tschechien,
 - Stärkung des containergebundenen, kombinierten Güterfernverkehrs über die bayerisch-tschechischen Grenzübergänge,
 - Ausbau, z. B. durch Elektrifizierung und/oder Einsatz modernen Fahrzeugmaterials mit Neigetechnik, der Eisenbahnstrecken Nürnberg–Marktredwitz–Cheb–Pilsen–Prag und Regensburg–Furth i. Wald–Pilsen–Prag,
 - Ausbau der Bundesstraße B 85 als Trassenverbindungsstück der Verlängerung der BAB 6?
- Die bisherigen Erfahrungen mit dem begleiteten Kombinierten Verkehr (Lkw und Fahrer), der „Rollenden Landstraße“, haben gezeigt, daß diese Huckepacktechnik – insbesondere auf kürzeren Strecken – wegen der damit verbundenen hohen Kosten vom Markt im allgemeinen nicht angenommen wird. Dies wird auch am Beispiel der „Rollenden Landstraße“ Dresden–Lovosice deutlich, die erhebliche Subventionen erfordert.

Die Bundesregierung fördert daher den unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Containern, Sattelaufliegern und Wechselaufbauten, der gegenüber der „Rollenden Landstraße“ wesentlich wirtschaftlicher betrieben werden kann.
- Die Bundesregierung begrüßt daher die Stärkung des Kombinierten Verkehrs (KV) zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik. Schon heute bestehen neben einem Container-Ganzzugverkehr zwischen den deutschen Nordseehäfen und der Tschechischen Republik im Rahmen eines KV-Vernetzungskonzeptes verschiedene Verbindungen des Kombinierten Verkehrs zwischen deutschen und tschechischen Bahnhöfen.
- Der Ausbau und die Ausrüstung der Eisenbahnstrecke Nürnberg–Marktredwitz–Cheb (Eger)–Pilsen–Prag für den Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik ist Bestandteil der deutsch-tschechischen Regierungsvereinbarung vom 7. Juni 1995. Des weiteren ist die Elektrifizierung zwischen Nürnberg, Marktredwitz und Cheb (Eger) vorgesehen. Zwischen Cheb (Eger), Pilsen und Prag besteht bereits heute elektrischer Zugbetrieb. Zwischen Regensburg und Furth im Wald sind keine Ausbaumaßnahmen geplant. Die vorhandenen Strecken weisen – auch für den grenzüberschreitenden Verkehr – noch genügend freie

Kapazitäten im Personen- und Güterverkehr auf. Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

- Der Bundesminister für Verkehr hat sich gegen eine Ausrichtung der A 6 im Abschnitt Amberg–A 93 auf den Raum Schwandorf/Cham unter Mitbenutzung der Trasse der B 85 ausgesprochen, da sie weder der Bedeutung der A 6 als Teil der internationalen Verbindung Nürnberg–Prag noch der regionalen Erschließungsfunktion – etwa zur Strukturverbesserung auch der nördlichen Oberpfalz – gerecht würde.

Es ist jedoch längerfristig vorgesehen, die B 85 Amberg (A 6)–Schwandorf (A 93)–Cham (B 20) zweibahnig auszubauen.

